

KEBIJAKAN PENETAPAN PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREAS DI SELAT LOMBOK GUNA MENDUKUNG KEAMANAN MARITIM

THE POLICY OF DESIGNATION PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREAS IN LOMBOK STRAIT TO SUPPORT THE MARITIME SECURITY

Priyati Lestari¹, Amarulla Octavian², Trismadi³

Universitas Pertahanan
(lestaripriya@gmail.com)

Abstrak - Kebijakan penetapan Selat Lombok sebagai *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA) menjadi salah satu upaya perlindungan lingkungan laut yang dilakukan pemerintah Indonesia dan sudah dibahas sejak tahun 2008. Selat Lombok merupakan ALKI II di masa mendatang dinilai akan mengalami peningkatan aktivitas pelayaran yang berkorelasi positif dengan peningkatan ancaman maritim khususnya kerusakan dan pencemaran laut terhadap daerah sensitif disekitarnya seperti Nusa Penida dan Gili Trawangan. Namun sampai saat ini PSSA Selat Lombok masih belum ditetapkan. Permasalahan penelitian yaitu tentang rencana penetapan Selat Lombok sebagai PSSA dan dampaknya terhadap keamanan maritim Indonesia. Tujuan penelitian ini yaitu menganalisis keuntungan dan kerugian apabila PSSA diterapkan di Selat Lombok dan hambatan dalam penetapan Selat Lombok sebagai PSSA. Penelitian menggunakan metode kualitatif yang dipertajam dengan *Soft System Methodology*. Pengolahan dan triangulasi data menggunakan *Software NVivo*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa rencana penetapan Selat Lombok sebagai PSSA dapat memberikan beberapa keuntungan terutama dalam menjamin tiga aspek keamanan yaitu keamanan maritim, keselamatan maritim dan lingkungan serta menunjukkan kedaulatan dan kehadiran negara di wilayah tersebut. Selanjutnya hambatan penetapan Selat Lombok sebagai PSSA pada masa itu diketahui adanya permasalahan kelembagaan sehingga membuat pembahasan dan penyusunan proposal tertunda dan hambatan saat ini adalah terkait resistensi penolakan dari negara-negara pengguna ALKI II karena PSSA dinilai akan membatasi ruang gerak kapal dalam berlayar di Selat Lombok. Kesimpulan kebijakan penetapan Selat Lombok sebagai PSSA dapat mendukung kondisi keamanan maritim dan keselamatan maritim di wilayah tersebut. Resistensi penolakan dari negara pengguna ALKI II dapat diatasi dengan mengidentifikasi negara pendukung dan berpotensi menolak serta melalui jalur diplomasi.

Kata Kunci: Kebijakan, *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA), Selat Lombok, Keamanan Maritim

Abstract - The policy of designation the Lombok Strait as a *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA) is one of efforts to protect the marine environment by the Indonesian government and has been discussed since 2008. The Lombok Strait, Indonesian Archipelagic Sea Lane (IASL II) is assessed to have increased shipping activities in the future, which are positively correlated with an increase in maritime threats, especially related to sea damage and pollution towards sensitive areas such as Nusa Penida and Gili Trawangan. However the PSSA of Lombok Strait has not yet been established. The research issues were about the plan to establish the Lombok Strait as PSSA and its impact on Indonesian maritime security. The object of the research were to analyze the advantages and disadvantages if PSSA is applied in the Lombok Strait and the obstacles in establishing the Lombok

¹ Program Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan.

² Sekolah Staf dan Komando Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut.

³ Pusat Hidrografi dan Oseanografi Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (Pushidrosal).

Strait as PSSA. The research used qualitative methods that sharpened by Soft System Methodology. NVivo Software is also used in data processing and triangulation. The result showed that the plan to establish the Lombok Strait as PSSA can provide several advantages, especially in guaranteeing three aspects of security, such as maritime security, maritime safety and the environment, enforcing the sovereignty and presence of countries in the region. Furthermore, the obstacle was known as institutional problems which made the proposal submission of Lombok Strait's PSSA delayed and the current obstacles were related to rejecting resistance from flag state because PSSA was considered to limit the ship passage in the Lombok Strait. The conclusion of the policy of establishing the Lombok Strait as a PSSA are to support the maritime security and maritime safety in the region. Rejection resistance from flag state can be overcome by identifying supporting countries and potentially rejecting countries through diplomatic process.

Keywords: Policy, Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA), Lombok Strait, Maritime Security

Pendahuluan

Indonesia sebagai negara kepulauan tidak akan terlepas dari berbagai ancaman yang datang dari laut dan berpengaruh terhadap keamanan maritim, dimana keamanan maritim sebagai bagian integral dari keamanan nasional. Ancaman keamanan maritim tidak saja terkait isu ancaman seperti perompakan, tindakan terorisme, penyelundupan obat-obatan terlarang ataupun *trans national organized crime* lainnya tapi juga termasuk di dalamnya kerusakan atau pencemaran terhadap lingkungan laut.⁴ Sebagaimana disebutkan dalam *Report of the Secretary General on Oceans on the Law of the Sea* bahwa kerusakan terhadap lingkungan laut yang disengaja termasuk dalam isu ancaman keamanan maritim.

Perusakan dan pencemaran lingkungan laut dapat menyebabkan *multiplier effect* yang bermuara pada keamanan nasional suatu negara. Dampak kerusakan dan pencemaran lingkungan laut tersebut diantaranya seperti menurunnya biodiversitas laut yang dapat berpengaruh pada sektor pariwisata kemudian sektor ekonomi, ketidakseimbangan ekosistem laut berpengaruh terhadap biodiversitas dan *climate change*, ketidakstabilan ketahanan pangan terutama yang berasal dari laut, dan menimbulkan bahaya potensial bagi manusia. Upaya pencegahan dan perlindungan laut sudah menjadi kewajiban bagi negara sebagaimana amanah dari konvensi internasional *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)* 1982 yang mewajibkan setiap negara yang sudah meratifikasi konvensi ini untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut melalui

⁴ Angga N. Rachmat, *Keamanan Global Transformasi Isu Keamanan Pasca Perang Dingin*, (Bandung: Alfabeta, 2015), hlm. 176.

tindakan-tindakan pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran lingkungan laut.⁵

Indonesia termasuk negara yang telah meratifikasi UNCLOS 1982, mengeluarkan kebijakan terkait perlindungan lingkungan laut. Salah satu strategi guna mewujudkan kebijakan tersebut melalui pengembangan kerjasama global di bidang pengelolaan lingkungan laut dimana sejak tahun 1961 Indonesia telah bergabung dengan organisasi IMO dan turut berkontribusi aktif terhadap isu lingkungan salah satunya melalui sidang *Marine Environmental Protection Committee* (MEPC). Pada sidang MEPC ke 72 Indonesia turut serta dalam pembahasan isu strategis terkait lingkungan. Penentuan tindakan pencegahan terhadap kerusakan dan pencemaran lingkungan laut juga dapat dilakukan.

Salah satunya melalui penentuan kawasan perlindungan laut, seperti *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA) yang sudah diakui dunia internasional dalam upaya perlindungan lingkungan laut khususnya yang disebabkan pencemaran laut akibat aktivitas pelayaran internasional. Sebagaimana

⁵ *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS), 1982.

penelitian Pegram dan Robards (2015)⁶ juga menyatakan bahwa PSSA bermanfaat dalam mencegah potensi ancaman yang berasal dari peningkatan aktivitas maritim (pelayaran) dan meningkatkan ketahanan dari sistem kehidupan. Sampai saat ini telah ada 17 *Particularly Sensitive Sea Area* yang telah disetujui oleh IMO yang tersebar di seluruh dunia. Beberapa diantaranya adalah *Great Barrier Reef* di Australia, Kepulauan Galapagos di Ekuador dan Kepulauan Canary di Spanyol.⁷

Pembahasan terkait PSSA di Indonesia sudah dimulai sejak tahun 2008, namun baru pada tahun 2015 melalui surat Dirjen Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan pertanggal 5 Maret 2015 kepada IMO, Indonesia menyatakan keseriusannya dalam mempelajari PSSA. Tahun 2016 pemerintah Indonesia menetapkan lokasi potensial antara lain Kepulauan Seribu, Karimun Jawa dan Selat Lombok dimana Selat Lombok (Kepulauan Gili dan Nusa Penida) dipilih sebagai pilot projectnya.

⁶ Kevin Hillmer Pegram and Martin D. Robards, "Relevance of a Particularly Sensitive Sea Area to the Bering Strait Region: a Policy Analysis Using Resilience-Based Governance Principles", *Journal of Ecology and Society*, Volume 20(1), 2015, hlm.26.

⁷ International Maritime Organization. 2013. "Explore the World of PSSAs", dalam <http://pssa.imo.org/#/globe>, diakses pada 30 Agustus 2018.

Selat Lombok dipilih karena dinilai memenuhi tiga elemen utama yang dipersyaratkan sebagai PSSA yaitu atribut daerah, kerentanan daerah terhadap kerusakan oleh aktivitas pelayaran internasional dan ketersediaan APMS untuk mengatasi ancaman.

Menko Maritim dan Sumber Daya saat itu Rizal Ramli menyatakan bahwa perkembangan 10-20 tahun mendatang Selat Malaka tidak akan memadai lagi dan pemerintah mendorong agar lebih banyak pelayaran yang lewat ALKI II melalui Selat Lombok⁸, hal ini tentunya akan meningkatkan aktivitas pelayaran di Selat Lombok. Peningkatan aktivitas pelayaran berkorelasi positif dengan peningkatan ancaman maritim khususnya terkait pencemaran laut. Perlindungan kawasan laut menjadi penting dalam menjamin keamanan lingkungan suatu wilayah perairan, terutama terkait kerentanan wilayah terhadap kerusakan yang diakibatkan oleh aktivitas pelayaran internasional.

Kebijakan pemerintah terkait upaya perlindungan lingkungan laut melalui penetapan Selat Lombok sebagai PSSA

diharapkan mampu mengatasi persoalan-persoalan terkait. Pemerintah harus menunjukkan keseriusannya dalam menentukan dan menerapkan kebijakan yang tepat serta strategi yang komprehensif untuk mencegah kerusakan dan pencemaran lingkungan laut. Namun terhitung sejak pengajuan proposal penetapan PSSA Selat Lombok tahun 2016, hingga saat ini penetapan tersebut belum juga disahkan oleh IMO.

Untuk itu penelitian ini akan membahas mengenai bagaimana keuntungan dan kerugian yang diperoleh Indonesia apabila *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA) diterapkan di Selat Lombok dalam konteks keamanan maritim serta mengapa penetapan *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA) di Selat Lombok masih belum disahkan.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan *explanatory*, yaitu penelitian dilakukan untuk mengetahui mengapa dan bagaimana fenomena-fenomena sosial terjadi diantara variabel-variabel penelitian serta menjelaskan dan/atau mengidentifikasi pola, tema yang

⁸ Eduardo Simorangkir. 2016. "Selat Malaka Macet, Rizal Ramli Usul Jalur Pelayaran Dunia Digeser ke Rute Ini", dalam <http://dppinsa.com/content/detail/selat-malaka-macet-rizal-ramli-usul-jalur-pelayaran-dunia-digeser-ke-rute-ini>, diakses 30 Agustus 2018.

berhubungan dengan fenomena/masalah penelitian.⁹

Pengumpulan data dilaksanakan melalui wawancara dengan beberapa informan diantaranya seperti Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, Kementerian Perhubungan, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, Kementerian Luar Negeri RI, Pusat Hidro Oseanografi TNI AL (Pushidrosal) dan Institut Teknologi Sepuluh November (ITS) dan studi dokumen seperti buku, jurnal ilmiah, hasil-hasil keputusan, undang-undang dan peraturan pemerintah maupun sumber elektronik terpercaya.¹⁰ Pengolahan dan pemeriksaan keabsahan data (triangulasi) menggunakan *software* NVivo 12 Plus serta dipertajam dengan analisis data menggunakan *Soft System Methodology* (SSM).

Pembahasan

Selat Lombok

Letak geografis Selat Lombok berada diantara 115°42'40" BT dan 116°13'46" BT serta 8°3'4" LS dan 8°50'48" LS. Selat

Lombok merupakan perairan diantara Pulau Bali dan Pulau Lombok. Selat Lombok juga termasuk selat yang lebar dan dalam. Di Selat Lombok terdapat kawasan konservasi maupun kawasan lindung laut (*Marine Protected Area/MPA*) di Selat Lombok, diantaranya yaitu Kawasan Konservasi Laut Nusa Penida dan Taman Laut dan Kawasan Lindung Laut Gili Matra. Kawasan Konservasi Laut Nusa Penida meliputi Pulau Nusa Penida, Pulau Nusa Lembongan dan Pulau Nusa Ceningan dengan keanekaragaman hayati yang tinggi. Terdapat tiga ekosistem laut yaitu terumbu karang, lamun, dan mangrove.

Kawasan ini juga dikenal sebagai Dikenal sebagai situs ikan mola-mola dan habitat penting bagi burung laut dan kerang raksasa. Terdapat pula spesies dilindungi lainnya seperti Pari Manta, penyu hijau dan sisik, paus, serta lumba-lumba. Kawasan Lindung Laut Gili Matra meliputi 3 gili diantaranya yaitu Gili Trawangan, Gili Meno dan Gili Air/Ayer. Di setiap wilayahnya terdapat tiga ekosistem laut yaitu ekosistem terumbu karang, ekosistem lamun dan ekosistem mangrove. Terdapat 28 *dive centre* yang menawarkan 21 situs penyelaman dan tiga situs snorkeling yang tersebar di sekitar tiga pulau.

⁹ Agustinus Bandur, *Penelitian Kualitatif Metodologi, Desain, dan Teknik Analisis Data dengan NVivo 11 Plus*, (Jakarta: Mitra Wacana Media, 2016), hlm.49-51.

¹⁰ Agustinus, *op. cit.*, hlm.109.

Kebijakan Penetapan PSSA dalam Mendukung Kemanan Maritim

Kebijakan dibuat harus bisa menjamin keamanan sehingga akan semakin besar manfaat yang diperoleh dari kebijakan itu sendiri. Berdasarkan teori keamanan¹¹, dimensi keamanan terkait dalam penelitian ini termasuk dimensi keamanan dalam pandangan non-tradisional. Menurut Peter, isu keamanan maritim non-tradisional diantaranya kebebasan bernavigasi, keselamatan di laut, pembajakan dan perampokan bersenjata, penyelundupan dalam berbagai bentuk, pencurian sumber daya mineral dan polusi maupun limbah.¹² Terkait kebijakan penetapan PSSA ini merupakan salah satu upaya untuk perlindungan lingkungan laut dari bahaya aktivitas pelayaran internasional. Potensi ancaman yang dihadapi adalah ancaman yang bersifat nirmiliter yaitu ancaman berasal dari aktivitas pelayaran diantaranya kegiatan operasional kapal, polusi yang tidak disengaja, polusi yang disengaja, kerusakan fisik habitat.

Pencemaran yang bersumber dari kapal umumnya merupakan pembuangan rutin limbah yang dilakukan kapal berupa

limbah minyak, pembersihan kapal tanker, kebocoran kapal saat berlayar, kecelakaan kapal yang mengakibatkan tumpahnya bahan bakar atau bahan pencemar lainnya ke laut dan kegiatan kapal yang sengaja dilakukan misalnya dumping. Aktivitas tersebut dapat mengakibatkan kerusakan habitat bagi biota laut yang ada. Kerusakan habitat tersebut dapat berpengaruh terhadap produktivitas maupun perkembangbiakan biota laut, karena pada umumnya biota laut memiliki kerentanan atau sensitif terhadap perubahan fisik lingkungannya. Sebagai contoh tumpahan minyak akibat kecelakaan kapal dapat menimbulkan dampak seperti lapisan minyak di permukaan laut akan menghalangi penetrasi sinar matahari, menghalangi pertukaran gas dari atmosfer dan mengurangi kelarutan oksigen sehingga mempengaruhi reproduksi, perkembangan, pertumbuhan dan perilaku biota laut bahkan secara langsung dapat menyebabkan kematian karena molekul yang terkandung dalam minyak tersebut dapat merusak membran sel biota laut dan berpengaruh pada organ-organ biota laut tersebut.

Kegiatan operasional kapal lainnya yang dapat berpengaruh terhadap biota laut adalah polusi suara atau kebisingan

¹¹ Yosua Praditya, *Keamanan di Indonesia*, (Jakarta: Nadi Pustaka, 2016), hlm.7.

¹² Cozens, Peter, *Maritime Security and Oceans Policy*, (New York: Routledge, 2010).

yang diakibatkan oleh lalu lintas kapal berukuran besar. Sebagaimana penelitian yang dilakukan oleh WWF menyatakan bahwa peningkatan kebisingan di perairan menimbulkan masalah yang dihadapi oleh biota laut seperti paus, lumba-lumba maupun mamalia laut lainnya diantaranya kesulitan menemukan pasangan, mencari makan dan berpotensi menjauhkan biota tersebut dari habitat utama.¹³ Sebagaimana pendapat Malisan menyatakan bahwa terdapat kecenderungan peningkatan pencemaran laut akibat tumpahan minyak dan prosentase kejadiannya merata di semua rute pelayaran Indonesia terutama perairan yang dilayari oleh kapal-kapal besar. Adapun prosentase lokasi kejadian tumpahan minyak diantaranya Selat Malaka 25%, ALKI II 20%, Perairan Kepri 20%, Laut Jawa 20% dan Selatan Jawa 15%.¹⁴

Menurut Bueger keamanan maritim juga mencakup dimensi *marine environment* dan dapat terkait dengan keselamatan di laut, dimana laut itu terbebas dari ancaman berupa polusi,

kecelakaan kapal dan perubahan iklim.¹⁵ Untuk mengatasi ancaman tersebut juga dilakukan dengan pendekatan nirmiliter dalam penelitian ini yaitu melalui penetapan PSSA di Selat Lombok. Sehingga Kebijakan penetapan PSSA Indonesia merupakan salah satu kepentingan dalam menjamin keamanan dan keselamatan maritim. Kepentingan nasional Indonesia lainnya yaitu kesejahteraan masyarakat juga dapat terwujud melalui kebijakan penetapan Selat Lombok sebagai PSSA ini. Sebagian besar masyarakat pesisir di sekitar Selat Lombok khususnya di Nusa Penida mata pencaharian utamanya adalah pertanian rumput laut, wisata bahari, perikanan dan peternakan.

Berdasarkan data Dinas Pariwisata Kabupaten Klungkung tahun 2009, jumlah kunjungan wisatawan ke Nusa Penida sekitar 146.000 per tahun. Jumlah tersebut terus meningkat setelah ditetapkan Nusa Penida sebagai MPA sebagaimana Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan RI Nomor 24/Kepmen-KP/2014, dimana pada tahun 2016 data menunjukkan bahwa jumlah kunjungan wisatawan sekitar 265.000 per

¹³ WWF-Indonesia, Menyelamatkan Paus dan Lumba-Lumba dari Kebisingan di Laut, Siaran Pers, Jakarta, 2014.

¹⁴ Johny Malisan, "Kajian Pencemaran Laut dari Kapal dalam Rangka Penetapan PP Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Laut", *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, Volume 13 (1), 2011, hlm. 1-77.

¹⁵ Bueger, Christian. 2015. What is maritime security ?, *Marine Policy*, Volume 53, hlm.159-164.

tahun. Nilai ekonomi dari ekosistem dan biodiversitas daerah tersebut diperkirakan mencapai 310 juta dollar berdasarkan data BPS Provinsi Bali tahun 2016. Melalui penetapan PSSA di Selat Lombok akan semakin meningkatkan perlindungan terhadap kawasan konservasi yang sudah ada dari ancaman kerusakan dan pencemaran lingkungan laut. Kawasan konservasi akan semakin terjaga sehingga kondisi lingkungan laut semakin baik dan meningkatkan produktivitas biota yang ada di dalamnya seperti karang, rumput laut, perikanan, mangrove, dsb.

Peningkatan produktivitas tersebut dapat memicu produksi rumput laut dan perikanan yang lebih besar sehingga akan menambah pendapatan bagi masyarakat pesisir yang berprofesi sebagai nelayan maupun petani rumput laut. Di sisi lain masyarakat pesisir juga dapat memperoleh sumber pendapatan alternatif lainnya dari wisata bahari, dengan semakin terjaganya lingkungan laut mencegah punahnya biota laut yang langka dan memastikan kehadiran mereka di lingkungan tersebut serta keindahan laut yang ada tetap terjaga sehingga dapat meningkatkan minat para wisatawan terhadap daerah tersebut untuk berwisata. Penggunaan perahu

wisata lokal milik masyarakat pesisir daerah tersebut pun dapat menjadi sumber pendapatan alternatif sehingga akan meningkatkan perekonomian daerah tersebut.

Keberadaan PSSA di Selat Lombok menjadi penting dan dibutuhkan. Mengingat Selat Lombok termasuk dalam kawasan segitiga karang dunia (*Coral Triangle/CT*) yang kaya akan keanekaragaman hayati laut yang perlu dilindungi. Banyak spesies laut yang terkenal dan langka sangat rentan dan sensitif terhadap dampak dari aktivitas pelayaran. CT dengan keanekaragaman hayati yang dimilikinya secara langsung menopang kehidupan lebih dari 120 juta orang yang tinggal di kawasan ini serta memberikan manfaat yang sangat besar dan penting bagi jutaan umat manusia di seluruh penjuru dunia diantaranya seperti:

1. Menopang mata pencaharian, pendapatan dan ketahanan pangan, khususnya bagi masyarakat pesisir negara-negara CT
2. Lokasi pemijahan dan perkembangbiakan tuna yang menopang industri perikanan tuna bagi jutaan konsumen di segala penjuru dunia.

3. Sumberdaya laut yang sehat memberikan kontribusi terhadap pertumbuhan industri pariwisata alam di kawasan CT
4. Ekosistem terumbu karang, lamun dan bakau yang sehat dapat melindungi masyarakat pesisir dari badai dan tsunami serta mencegah peningkatan pemanasan global dan perubahan iklim dunia yang dapat berdampak bagi lingkungan dan masyarakat dunia.

Penetapan suatu wilayah perairan sebagai PSSA menurut Kleverlaan dapat mendatangkan keuntungan tersendiri bagi perlindungan lingkungan laut diantaranya mengatasi kerentanan daerah terhadap kerusakan oleh pelayaran internasional, meningkatkan keselamatan maritim, meningkatkan kesadaran masyarakat dan pelaut tentang sensitivitas dan risiko navigasi di wilayah tersebut serta memudahkan dalam melaporkan pelanggaran dan dapat mencegah pelanggaran yang tidak pernah terdeteksi.¹⁶ J. Roberts *et al.*, menyatakan PSSA harus disertai APMs (*Associated Protective Measures*) yang tepat untuk mengatasi risiko akibat aktivitas

pelayaran.¹⁷ PSSA hanya penggambaran bahwa di daerah tersebut adalah wilayah yang dilindungi. APMs menjadi *hot issue* dalam pembahasan terkait penetapan PSSA ini, melalui APMs bisa menunjukkan keberadaan suatu negara di sana. Keuntungan tersebut dapat diperoleh apabila PSSA dapat berjalan dengan baik tidak hanya sekedar penetapan suatu wilayah sebagai PSSA saja. Agar fungsi PSSA dapat berjalan sebagaimana mestinya, PSSA bukanlah instrumen yang berdiri sendiri melainkan harus disertai tindakan perlindungan tambahan lainnya (APMs) yang mampu mendukung PSSA tersebut.

APMs inilah yang nantinya berguna dalam mengatur aktivitas pelayaran internasional sehingga aktivitas tersebut tidak mengganggu atau mengancam daerah yang sensitif di sekitarnya. Oleh karenanya penentuan APMs yang tepat dalam melindungi PSSA sangatlah penting. Melalui PSSA beserta APMs ini Indonesia bisa menentukan wilayah mana saja yang bisa dilalui oleh kapal khususnya di Selat Lombok. Namun hal tersebut tidak serta merta begitu saja melainkan setelah menentukan jalur-jalur yang dapat

¹⁶ Edward Kleverlaan, "Overview of PSSA Concept", International Workshop on the Proposal of Designation of Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA) Lombok Strait, Jakarta, 2018.

¹⁷ Julian Roberts, M. Tsamenyi, T. Workman and L. Johnson, "The Western European PSSA Proposal: a "Politically Sensitive Sea Area", *Marine Policy*, Volume 29, 2005, hlm. 431-440.

dilalui kapal selanjutnya harus ditetapkan dan disetujui secara internasional karena wilayah tersebut merupakan ALKI dimana terdapat banyak negara-negara pengguna jalur ALKI. Penetapan PSSA sebagai upaya untuk memperbaiki rute kapal. Dengan ditetapkannya PSSA di Sleat Lombok maka kapal-kapal yang melalui jalur tersebut dapat ternotifikasi dengan adanya daerah sensitif di sekitar Selat Lombok. Dengan penentuan jalur pelayaran diantara kedua wilayah Nusa Penida dan Gili Trawangan, kapal yang berpotensi mengalami tabrakan dan resiko *pollution* yang mengakibatkan *damage* dan *oil spill* ke kedua tempat tersebut dapat semakin diminimalisir.

Melalui PSSA beserta APMSs bisa mengatur perilaku (*behavior*) dari kapal tersebut saat berlayar di daerah yang ditetapkan sebagai PSSA seperti kecepatan kapal saat melewati daerah PSSA, kapal harus melalui jalur yang tidak terdapat terumbu karang, dsb. Ditetapkannya Selat Lombok sebagai PSSA beserta APMSnya dapat mempersempit alur laut kepulauan yang ada di wilayah tersebut tanpa mengganggu hak-hak yang berlaku di ALKI. Pasalnya, APMS yang dimaksud berupa skema rute pelayaran yang bertujuan untuk melindungi daerah

sensitif yang ada di sekitar Selat Lombok. Terkait APMS yang digunakan untuk mendukung keberadaan PSSA di Selat Lombok, diperlukan persetujuan secara internasional sebagaimana PSSA. Dimana sistem rute yang diusulkan pada Selat Lombok adalah untuk membentuk TSS (Traffic Separation Scheme), dua *Precautionary Areas*, dua *Inshore Traffic Zones* dan ATBA (*Area to be Avoided*).

Penetapan sebuah kebijakan tidak terlepas dari risiko yang dapat terjadi sehingga untuk menghasilkan kebijakan yang unggul harus disertai pula dengan analisis penilaian risiko. Terkait penetapan Selat Lombok sebagai PSSA, Kemhub sebagai *lead sector* rencana penetapan ini menyatakan bahwa dalam PSSA ini sudah memuat unsur penilaian risiko, yaitu penilaian risiko berdasarkan metode *risk assessment* IWRAP (IALA *Water Risk Assessment Program*) yang biasa digunakan oleh negara anggota IMO serta menggandeng ITS selaku konsultan nasional. *Risk assessment* tersebut digunakan utamanya dalam analisis frekuensi terjadinya tubrukan kapal-kapal yang melintas di ALKI II maupun menyeberang dari Bali ke Lombok dan sebaliknya. *Risk assessment* tersebut apabila disandingkan dengan model *security risk assessment* yang

dikembangkan Tony Burns-Howell *et al.*, belum melakukan tahap awal yaitu menilai aset, ancaman dan kerentanan.¹⁸ Adapun penilaian ancaman yang sudah dilakukan dalam *risk assessment* tersebut hanya terbatas pada satu jenis ancaman saja yaitu terjadinya tubrukan kapal, padahal potensi ancaman yang dapat mengganggu *environment*, keamanan dan keselamatan maritim tidak hanya itu saja. Karena tahap awal dalam metode *security risk assessment* ini belum terlaksana maka hasil penilaian selanjutnya dari tahapan model ini pun secara otomatis tidak terlaksana.

Tidak menutup kemungkinan Indonesia akan menghadapi tantangan atau konsekuensi apabila menerapkan PSSA ini seperti diantaranya karena PSSA biasanya diterapkan di alur pelayaran internasional maka Indonesia harus siap dengan konsekuensi adanya protes dari negara pengguna jalur tersebut. Tantangan atau konsekuensi lainnya seperti Indonesia harus mempersiapkan sarana dan prasarana pendukung lainnya di daerah tersebut, mempersiapkan perangkat penanggulangan tindak pencemaran dan perusakan,

mempersiapkan sistem kontrol dan pengawasan termasuk SDMnya dan pembangunan infrastruktur tambahan yang bisa menambah daya dukung dari PSSA Selat Lombok, hal ini tentunya diperlukan biaya yang tidak sedikit, namun hal tersebut adalah sesuatu yang sepadan apabila menginginkan wilayah perairan Selat Lombok aman dan terlindung dari ancaman pencemaran dan kerusakan lainnya. Tantangan tersebut juga memungkinkan menimbulkan kerugian bagi Indonesia apabila tidak dapat diatasi dan dipersiapkan dengan baik.

Berdasarkan penjelasan sebelumnya maka dapat digambarkan *scenario plan* meliputi *best and worst scenario* apabila Selat Lombok dalam hal ini adalah Nusa Penida ditetapkan sebagai PSSA. Pada dasarnya kondisi lingkungan laut di Selat Lombok masih tergolong baik mengingat Indonesia sudah menetapkan kawasan konservasi atau *Marine Protected Area* (MPA) berdasarkan Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan RI Nomor 24/KepMen-KP/2014. Namun peningkatan aktivitas pelayaran di wilayah tersebut dapat memperburuk kondisi lingkungan laut yang sudah baik. PSSA menjadi *management tool* dalam mengatasi dan mencegah dampak aktivitas pelayaran

¹⁸ Tony Burns Howell, Pierre C., dan Therese E., *Security Risk Assessment and Control*, (New York: Palgrave Macmillan, 2003), hlm.19.

terhadap lingkungan laut. *Best scenario* apabila Selat Lombok ditetapkan sebagai PSSA, pertama tentunya jika dunia internasional setuju maka Selat Lombok ditetapkan sebagai PSSA. Nantinya akan ada peraturan-peraturan maupun ketentuan-ketentuan terkait tata tertib berlayar bagi kapal yang akan melintas di perairan Selat Lombok dan tergambarkannya skema atau rute pelayaran yang bisa dilalui kapal, dimana hal tersebut tersebut berlaku secara internasional dan diikuti oleh seluruh pengguna jalur tersebut. Hal ini dimaksudkan untuk menjamin keselamatan maritim dan mencegah terjadinya pencemaran laut yang bisa diakibatkan oleh operasional kapal maupun kecelakaan kapal.

Kedua, PSSA Selat Lombok akan tergambarkan dalam peta navigasi yang diakui dan digunakan secara internasional sehingga para pengguna jalur ALKI tersebut akan ternotifikasi dengan daerah sensitif yang ada dan berlayar menjauhi daerah tersebut. Ketiga, apabila jalur pelayaran Selat Lombok tersebut telah aman dari ancaman bahaya navigasi dimana disekitarnya terdapat daerah sensitif yaitu Nusa Penida dan Gili Matra, dapat terlindungi dari risiko aktivitas pelayaran di ALKI II. Tentunya hal

tersebut akan menambah daya dukung terhadap kawasan konservasi yang ada dan produktivitasnya meningkat sehingga manfaat dari kawasan tersebut seperti yang telah dijelaskan akan terasa tidak hanya bagi masyarakat pesisir disekitarnya tapi juga bagi masyarakat dunia. Adapun *worst scenario* yang dapat terjadi manakala Selat Lombok tidak ditetapkan sebagai PSSA dan dunia internasional menolak penetapan Selat Lombok sebagai PSSA, pertama sangat mungkin dalam 10-20 tahun mendatang ketika jalur ini akan semakin padat dengan pelayaran kapal dapat meningkatkan ancaman terhadap keamanan maritim khususnya kerusakan dan pencemaran lingkungan laut disekitarnya.

Menurunnya kondisi lingkungan laut tersebut kemudian akan berdampak pada biota laut terutama yang langka dan terancam punah tidak lagi dapat dipertahankan keberadaannya serta produktivitas lingkungan laut tersebut pun akan menurun yang berakibat pada masyarakat pesisir maupun dunia. Kedua, menurunnya nilai estetika wilayah tersebut yang akan berdampak pada sumber pendapatan yang berasal dari industri pariwisata di Selat Lombok. Ketiga, *traffic* dari aktivitas pelayaran kapal di Selat

Lombok baik kapal yang berlayar dari Samudera Hindia ke Samudera Pasifik dan sebaliknya maupun dari Bali ke Lombok dan sebaliknya, akan semakin tidak terkendali dan meningkatkan ancaman terhadap keselamatan maritim. Terakhir, meningkatnya jumlah pelanggaran-pelanggaran dari aktivitas kapal yang dapat berdampak pada kerusakan dan pencemaran lingkungan laut karena kurangnya pengawasan dan sistem kontrol.

Berdasarkan hasil analisa perbandingan model konseptual ditemukan rentang *real world* dan *system thinking* yang disisi lain aktivitasnya belum dilakukan oleh instrumen terkait. Pertama, membentuk strategi dari kebijakan penetapan Selat Lombok sebagai PSSA, menilai kesuaian APMS yang akan mendukung PSSA Selat Lombok. Kedua, melakukan *security risk assessment* terhadap kebijakan penetapan Selat Lombok sebagai PSSA, membuat strategi mengontrol risiko yang lebih implementatif. Ketiga, formulasi mekanisme tindak lanjut hasil penetapan Selat Lombok sebagai PSSA, membuat bentuk praktis penerapan PSSA. Keempat, membentuk implementasi dari kebijakan tersebut, pelibatan K/L terkait dalam upaya perlindungan lingkungan

maritim di Selat Lombok. Kelima, evaluasi kebijakan penetapan PSSA Selat Lombok, pengkajian terhadap implementasi kebijakan di lapangan.

Pengesahan Selat Lombok sebagai *Particularly Sensitive Sea Areas* (PSSA)

Berdasarkan UNCLOS 1982, negara pantai diizinkan melindungi lingkungan lautnya dengan ketentuan khusus untuk mencegah kerusakan dan pencemaran dari kapal, diantaranya didasarkan pada sifat lingkungan lautnya baik ekologi maupun kondisi oseanografinya, kondisi unik lainnya. Suhaidi juga menyebutkan untuk daerah yang cukup luas juga ditentukan yang menjadi prioritas dengan memperhatikan wilayah yang lebih sensitif dapat lebih diutamakan. Sebagaimana pernyataan Basiron dan Kaur¹⁹ serta Markus²⁰ tiga elemen utama PSSA yaitu atribut daerah (kriteria ekologi, sosio-ekonomi budaya, riset ilmiah), rentan terhadap aktivitas pelayaran, adanya APMs yang tepat. Dalam hal ini Selat Lombok utamanya Nusa Penida termasuk dalam kriteria yang

¹⁹ Mohd Nizam Basiron dan Cheryl Rita Kaur, "Designating a Particularly Sensitive Sea Area: Specifics, Processes and Issues", *Paper presented at the 6th MIMA International Conference on the Straits of Malacca 'Charting the Future'* Kuala Lumpur, 23-24 June 2009.

²⁰ Markus J. Kachel. *Particularly Sensitive Sea Areas*. (Germany: Springer, 2008), hlm. 163-182.

dimaksudkan tersebut sekaligus rentan terhadap bahaya aktivitas pelayaran karena juga sebagai ALKI II, sehingga wilayah ini menjadi prioritas untuk mendapat perlindungan. Salah satunya melalui penetapan Selat Lombok (Nusa Penida) sebagai PSSA.

Keputusan Indonesia untuk menetapkan PSSA di wilayah perairannya menuntut pemerintah untuk melalui berbagai tahapan proses yang harus dipenuhi. Proses tersebut diantaranya adalah pengajuan, pembahasan dan penetapan/pengesahan. Prosedur penunjukan atau pengajuan daerah sebagai PSSA dalam IMO harus dilakukan permohonan yang ditujukan kepada MEPC (*Marine Environment Protection Committee*). Menurut markus dan berdasarkan IMO Guidelines for Designation PSSA, dua cara dalam penetapan PSSA, pertama pengajuan PSSA dan APMs terpisah, kedua pengajuan PSSA dan APMs bersamaan. Dalam pengajuan harus menyertakan proposal yang dilengkapi dengan bukti-bukti terkait wilayah yang akan ditetapkan sebagai PSSA. Indonesia mengajukan PSSA secara terpisah dengan APMsnya. Sampai saat ini masih tahap penyusunan dan pembahasan proposal, belum submisi. Dalam penyusunan dan

pembahasan ini pun melibatkan beberapa K/L diantaranya KKP, KLHK, Pushidrosal, Kemhub, Kemenko Kemaritiman dan tidak menutup kemungkinan melibatkan konsultan IMO, negara-negara tetangga, dan konsultan nasional (ITS).

Seiring berjalannya proses tersebut bukan tidak mungkin suatu hambatan dan kendala itu hadir. Adapun beberapa hambatan dan kendala yang selama ini muncul diantaranya seperti *updating data* dan validasi data, koordinasi antar lembaga, maupun komitmen setiap K/L terkait rencana penetapan PSSA di Indonesia. Pembahasan PSSA di Indonesia telah berlangsung sejak tahun 2008-2009. Namun sepanjang tahun tersebut pembahasan terkait rencana penetapan PSSA di Indonesia menjadi tertunda karena ketidakjelasan peran setiap K/L, seperti tidak ada K/L yang mampu merangkul atau mengkoordinir K/L lain yang terlibat. Paling tidak ada yang berperan sebagai *leading sector* untuk mengarahkan dan membentuk strategi dalam penetapan PSSA, namun pada masa itu tidak ada. Inilah yang kemudian menjadi hambatan dan kendala dalam penetapan PSSA Indonesia. Persoalan kelembagaan pada saat itu pun pada akhirnya merambah kepada permasalahan penyusunan proposal,

seperti masih banyak *baseline data* yang harus dipenuhi untuk melengkapi proposal yang akan diajukan karena *baseline data* yang dibutuhkan tidak hanya berasal dari satu K/L saja.

Persoalan kelembagaan itulah yang kemudian berpengaruh terhadap pemenuhan syarat dari penetapan PSSA. Barulah pada tahun 2014-2015 pembahasan rencana penetapan PSSA mulai aktif kembali setelah pergantian pemerintahan baru, hal ini dikarenakan telah terbentuknya lembaga baru yaitu Kementerian Koordinator Kemaritiman yang membawahi empat kementerian diantaranya Kemhub, KKP, Kementerian ESDM dan Kementerian Pariwisata. Kemenko Kemaritiman inilah yang kemudian mengkoordinir K/L terkait dalam pembahasan rencana penetapan PSSA tersebut. Dan memperjelas posisi Kemhub sebagai *leading sector* sekaligus *focal point* di IMO. Kehadiran Kementerian Koordinator Kemaritiman telah dapat mengatasi permasalahan kelembagaan yang menjadi penghambat dalam penetapan PSSA. Persoalan tidak selesai sampai di sana saja, timbul persoalan lain yang datang dari luar.

Saat ini, kendala utama yang dihadapi adalah resistensi penolakan dari negara pengguna ALKI II terhadap

rencana penetapan PSSA Selat Lombok. Karena bisa saja penetapan PSSA Selat Lombok beserta APMSnya berpengaruh terhadap hak-hak negara pengguna atau kapal yang melintas di ALKI II. Sebagaimana telah diketahui bahwa di ALKI II terdapat hak lintas damai dan hak bebas bernavigasi atau hak pelayaran dengan cara normal melakukan transit yang terus menerus, langsung, dan secepat mungkin serta tidak terhalang. Oleh karenanya Indonesia harus bisa memberikan penjelasan dan argumentasi yang kuat bahwa PSSA beserta APMS yang diajukan tidak akan mengganggu hak negara pengguna dalam melakukan pelayaran di ALKI II, melainkan memang bertujuan dalam upaya perlindungan lingkungan maritim dan keselamatan navigasi.

Sejauh ini Kemhub cukup aktif dalam mengadakan *workshop-workshop* yang turut mengundang negara-negara tersebut, sehingga bisa lebih memberi penjelasan dan meyakinkan negara lain bahwa PSSA yang diajukan ini memang bertujuan dalam upaya perlindungan lingkungan maritim dan keselamatan dalam navigasi. Dari Kemlu juga sudah melakukan upaya diplomasi baik secara bilateral, regional dan multilateral. Namun hal tersebut dirasa masih belum

cukup dalam menggalang dukungan dari negara lain terutama negara-negara pengguna. Sampai sejauh ini Indonesia belum memetakan negara-negara baik yang mendukung ataupun berpotensi menolak. Dengan aktifnya mengadakan *workshop* dan beberapa kali mengikuti sidang MEPC seharusnya Indonesia sudah mulai bisa memetakan negara mana saja yang mendukung maupun berpotensi menolak, sehingga Indonesia bisa mempersiapkan materi-materi pendukung untuk menghadapi penolakan ataupun pertanyaan-pertanyaan yang akan timbul dari negara yang berpotensi menolak serta mampu mengidentifikasi secara lebih dini terkait alasan penolakan atau ketidaksepakatan dari negara tersebut.

Berdasarkan analisa SSM tahap perbandingan model konseptual *real world* dengan *system thinking* terlihat terdapat beberapa rentang gap terhadap aktivitas yang dalam pemikiran *system thinking* seharusnya dilakukan sebagai runtutan model konseptual untuk mengatasi hambatan dan kendala dalam mencapai pengesahan Selat Lombok sebagai PSSA. Pertama, menyadari potensi hambatan dan kendala yang akan dihadapi selama proses berlangsung, memetakan hal-hal yang berpotensi

menjadi penghambat contoh memetakan negara pendukung dan yang menolak rencana PSSA Selat Lombok. Kedua, menginisiasi tindakan dalam menghadapi hambatan dan kendala, melakukan diplomasi bilateral, regional dan multilateral. Ketiga, evaluasi kegiatan rencana penetapan PSSA Selat Lombok, menilai tindakan-tindakan yang dapat mengatasi hambatan dan kendala secara komprehensif.

Simpulan

Berdasarkan pembahasan tersebut di atas, dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut :

- a. Kebijakan penetapan Selat Lombok sebagai PSSA dapat mendatangkan keuntungan diantaranya pengakuan terhadap daerah konservasi di Selat Lombok yang juga menunjukan kedaulatan dan kehadiran negara di wilayah tersebut, meningkatnya keamanan dan keselamatan maritim yang berdampak pada keberlanjutan dari wilayah tersebut. Adapun kerugian dari penetapan tersebut dinilai tidak ada melainkan terdapat yang harus dihadapi Indonesia seperti pembangunan infrastruktur tambahan guna menambah daya dukung dari PSSA Selat Lombok, penambahan SDM

untuk melakukan pengawasan dan sistem kontrol, pengadaan perangkat penanggulangan kerusakan dan pencemaran lingkungan laut.

- b. Penetapan Selat Lombok sebagai PSSA masih belum disahkan karena masih dalam tahap penyusunan full proposal dan pembahasan, dimana kedua tahap ini dinilai sebagai tahapan yang sangat penting dan memang membutuhkan waktu, sehingga prosesnya pun berlangsung cukup lama. Hambatan dan kendala yang dihadapi saat ini adalah resistensi penolakan rencana penetapan PSSA Selat Lombok oleh negara-negara pengguna ALKI II. Indonesia belum mampu memetakan negara yang mendukung dan berpotensi menolak penetapan PSSA Selat Lombok.

Referensi

Buku

- Bandur, Agustinus. 2016. *Penelitian Kualitatif Metodologi, Desain, dan Teknik Analisis Data dengan NVivo 11 Plus*. Jakarta: Mitra Wacana Media.
- Burns-Howell, Tony, Pierre C., dan Therese E. 2003. *Security Risk Assessment and Control*. New York: Palgrave Macmillan.
- Kachel, Markus J. 2008. *Particularly Sensitive Sea Areas*. Germany: Springer.
- Praditya, Yosua. 2016. *Keamanan di Indonesia*. Jakarta: Nadi Pustaka.
- Rachmat, Angga N. 2015. *Keamanan Global Transformasi Isu Keamanan Pasca Perang Dingin*. Bandung: Alfabeta.

Jurnal, Prosiding, Karya Ilmiah

- Basiron, Mohd Nizam dan Cheryl Rita Kaur. 2009. "Designating a Particularly Sensitive Sea Area: Specifics, Processes and Issues". *Paper presented at the 6th MIMA International Conference on the Straits of Malacca 'Charting the Future'* Kuala Lumpur, 23-24 June 2009.
- Bueger, Christian. 2015. "What is maritime security ?". *Marine Policy*. Volume 53.
- Cozens, Peter. *Maritime Security and Oceans Policy*. (New York: Routledge, 2010).
- Malisan, Johny. 2011. "Kajian Pencemaran Laut dari Kapal dalam Rangka Penetapan PP Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Laut". *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, Volume 13 (1).

Pegram, Kevin Hillmer and Martin D. Robards. 2015. "Relevance of a Particularly Sensitive Sea Area to the Bering Strait Region: a Policy Analysis Using Resilience-Based Governance Principles". *Journal of Ecology and Society*. Volume 20(1).

Roberts, Julian M. Tsamenyi, T. Workman and L. Johnson. 2005. "The Western European PSSA Proposal: a "Politically Sensitive Sea Area". *Marine Policy*. Volume 29.

Kebisingan di Laut, Siaran Pers, Jakarta.

Perundang – Undangan

United Nation Convention on the Law of the Sea 1982.

Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan RI Nomor 24/Kepmen-KP/2014 tentang Kawasan Konservasi Perairan Nusa Penida Kabupaten Klungkung di Provinsi Bali.

Website

Eduardo Simorangkir. 2016. "Selat Malaka Macet, Rizal Ramli Usul Jalur Pelayaran Dunia Digeser ke Rute Ini, dalam http://dppinsa.com/content/detail/selat_malaka_macet_rizal_ramli_usul_jalur_pelayaran_dunia_digeser_ke_rute_ini, diak-ses 30 Agustus 2018.

Edward Kleverlaan,"Overview of PSSA Concept", International Workshop on the Proposal of Designation of Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA) Lombok Strait, Jakarta, 2018.

International Maritime Organization. 2013."Explore the World of PSSAs", dalam <http://pssa.imo.org/#/globe>, diakses pada 30 Agustus 2018.

WWF-Indonesia. 2014. *Menyelamatkan Paus dan Lumba-Lumba dari*